

### Lokaler Konsum bei Multilokalität

Petzold, Knut

Veröffentlichungsversion / Published Version

Sammelwerksbeitrag / collection article

**Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:**

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL)

#### **Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:**

Petzold, K. (2020). Lokaler Konsum bei Multilokalität. In R. Danielzyk, A. Dittrich-Wesbuer, N. Hilti, & C. Toppel (Hrsg.), *Multilokale Lebensführungen und räumliche Entwicklung: ein Kompendium* (S. 160-165). Hannover: Verl. d. ARL.  
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-0976223>

#### **Nutzungsbedingungen:**

Dieser Text wird unter einer CC BY-ND Lizenz (Namensnennung-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/deed.de>

#### **Terms of use:**

This document is made available under a CC BY-ND Licence (Attribution-NoDerivatives). For more Information see:  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0>

*Petzold, Knut:*

## **Lokaler Konsum bei Multilokalität**

URN: urn:nbn:de:0156-0976223



CC-Lizenz: BY-ND 3.0 Deutschland

S. 160 bis 165

In:

Danielzyk, Rainer; Dittrich-Wesbuer, Andrea; Hilti, Nicola;

Tippel, Cornelia (Hrsg.) (2020):

Multilokale Lebensführungen und räumliche Entwicklungen:  
ein Kompendium.

Hannover = Forschungsberichte der ARL 13

Knut Petzold

## LOKALER KONSUM BEI MULTILOKALITÄT

### Gliederung

- 1 Auswirkungen von Multilokalität auf das Lokale
  - 2 Lokaler Konsum bei Multilokalität – Eine Beispielstudie
  - 3 Relevanz lokalen Konsums bei Multilokalität
- Literatur

### Kurzfassung

Im Beitrag wird das Ausmaß lokalen Konsums bei Multilokalität fokussiert. In der Literatur lassen sich zwei Positionen zur Bedeutung von residentieller Mobilität für die lokale Orientierung und den lokalen Konsum identifizieren: eine optimistische und eine pessimistische. Im Beitrag wird daher die Häufigkeit des lokal orientierten Konsums von sogenannten Shuttles und von Personen in Fernbeziehung (LAT) mit dem nichtmobiler Personen verglichen. Lokal orientierter Konsum wurde als Konsum von lokalen Alltagsprodukten, ökologischer Konsum, Medienkonsum und als große lokale Investitionen definiert. Basierend auf Daten einer Beispielstudie besteht ein zentraler Befund darin, dass Shuttles an ihren Wohnorten ein beträchtliches Maß an lokalem Konsum aufweisen, obwohl einige lokale Asymmetrien bestehen. Abschließend wird die Relevanz des lokalen Konsums bei Multilokalität diskutiert.

### Schlüsselwörter

Konsum – Multilokalität – Investitionen – Ökologischer Konsum – Medienkonsum

### Local consumption in multilocality

#### Abstract

In this article, the frequency of local consumption during multilocal living is addressed. Two positions can be identified in literature regarding the importance of residential mobility for local orientation and local consumption: an optimistic one and a pessimistic one. Thus, in this paper, the local consumption of multilocal shuttles and people who live apart together is compared with the local consumption of non-mobile locals. Locally oriented consumption was specified as local everyday consumption, ecological consumption, media consumption and major local investments. Based on data from an exemplary study, a key finding is that shuttles conduct a notable amount of local consumption at their places of residence, although some local asymmetries are revealed. The relevance of local consumption during multilocal living is finally discussed.

#### Keywords

Consumption – Multilocality – Investments – Ecological consumption – Media consumption

## 1 Auswirkungen von Multilokalität auf das Lokale

Die Auswirkungen von residentieller Mobilität und Multilokalität auf lokale Gemeinschaften und Regionen werden kontrovers diskutiert, wobei regelmäßig mindestens zwei konträre Positionen vertreten werden. In einer eher *pessimistischen* Perspektive steht residentielle Mobilität der Entwicklung lokaler Bindungen entgegen, da es zu einer Loslösung aus traditionellen Sicherheiten und in der Folge zu einem ziel- und bindungslosen Dahintreiben komme (z.B. Sennet 1998). Die aufgrund der Priorisierung beruflicher Entwicklung zunehmende Mobilität störe den Zusammenhang zwischen residentieller Stabilität und lokalen Verantwortlichkeiten (z.B. Putnam 1995). Dabei wird insbesondere die Gefahr sozialer Exklusion durch eine Verarmung an subjektiven Gestaltungsmöglichkeiten hervorgehoben (Koch 2008: 222). Allerdings wird in einer *optimistischeren* Perspektive auch immer wieder die massive Begünstigung lokaler Orientierungen gerade durch räumliche Mobilität betont. Nicht obwohl, sondern weil längere und kürzere Abwesenheiten vom Primärort vorliegen, komme es zu kontrastierenden Erfahrungen und neue soziale Interaktionen trügen zur Bewusstwerdung der Bedeutung bereits vorhandener Beziehungen am Herkunftsort bei (z.B. Case 1996). Insbesondere Multilokalität kann als Versuch gedeutet werden, gegenüber den Wohnorten Kontinuität zu etablieren (z.B. Van der Land 1998). Hier trägt residentielle Mobilität zur Stärkung des Lokalen bei.

Da ökonomische Handlungen im Kontext residenteller Ökonomien einen wesentlichen Teil zur Konfiguration von Wohnorten beitragen, muss bei der Auseinandersetzung um die Auswirkungen von Multilokalität auf lokale Wohn-, Versorgungs- und Freizeitstrukturen lokalem Konsum besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Anhand einer Beispielstudie (s. Petzold zu lokales Handeln in diesem Band) wird das lokale Konsumverhalten multilokaler Akteure exploriert. Für die Untersuchung lokaler Konsummuster bei Multilokalität empfiehlt sich eine Differenzierung nach den verschiedenen Multilokalitätsformen (s. Duchêne-Lacroix zu Typologisierung in diesem Band). Der Grund dafür liegt in dem simplen, aber folgenreichen Umstand, dass verschiedene Multilokalitätsformen verschiedene Bedürfnisse und damit Konsummuster erzeugen.

## 2 Lokaler Konsum bei Multilokalität – Eine Beispielstudie

In der Beispieluntersuchung (s. Petzold zu Multilokalität, raumbezogene Einstellungen und lokales Handeln in diesem Band; zu Kontext, Erhebungsmethode, Stichprobe und Datenbasis s. Petzold 2013: 223-237; 2014: 196-198) werden aus Gründen der Komplexität allein berufsbedingte Varianten der mobilen Lebensweise berücksichtigt (s. Tippel in diesem Band). Konkret werden „Single Shuttles“, „Coupled Shuttles“ und „Living Apart Together“ (LATs) mit „Locals“ verglichen. Shuttles sind als durch beruflichen Ein- oder Aufstieg motivierte Mobile definiert, welche an einem dezidierten Zweitstandort mit Zweitwohnsitz einer Erwerbsarbeit nachgehen und dafür, meist wöchentlich, zwischen Arbeits- und Primärort pendeln. Das lässt beispielsweise eine stärkere Nachfrage nach großen Investitionen am Primärort und eine Nachfrage nach Gütern des täglichen Bedarfs am Arbeitsort erwarten. LATs als Fernbeziehungen sind gegenüber Shuttles in Paarbeziehungen vor allem über zwei örtlich und institutionell

getrennte Haushalte abzugrenzen. Das heißt, dass die einzelnen Partner je einen eigenen Hauptwohnsitz bewohnen und sich gegenseitig besuchen. Da die Partner vor allem ihre Freizeit gemeinsam verbringen, sollte der Konsum insgesamt stärker und über die Orte ausgeglichener ausfallen. Im Sinne eines adäquaten Vergleichs wurde auch die lokale Kontrollgruppe nur auf Berufstätige beschränkt.

Lokaler Konsum hat einen großen Einfluss auf die Entwicklung der lokalen Infrastruktur in vielen Bereichen, wie etwa dem Wohnungsmarkt bei den alltäglichen Versorgungsgütern, aber auch in der Freizeitgestaltung. Daher wurde eine große Varianz möglicher Konsumformen berücksichtigt, von denen einige hier exemplarisch vorgestellt werden sollen. Mit der Frage „Haben Sie, seitdem Sie eine Wohnung in diesem Ort haben, eine größere Investition vorgenommen (z. B. Gründung eines Unternehmens oder Kauf eines Hauses)?“ wurde auf größere Investitionen abgezielt, die ein Mindestmaß an Verankerung am Ort voraussetzen. Dem steht der alltägliche Konsum lokaler Produkte gegenüber, der mit dem Item „Wenn ich mich an diesem Ort aufhalte, kaufe ich grundsätzlich lokale und regionale Produkte, auch wenn sie etwas teurer sind.“ erfasst worden ist. Verschiedene Befunde weisen außerdem auf die Möglichkeit komplementären Konsums hin: „Wenn ich mich an diesem Ort aufhalte, bevorzuge ich Produkte von meinem anderen Wohnort.“. Darüber hinaus verweist ein ökologisch bewusster Konsum auf lokal übergeordnete Ebenen. Ökologischer Konsum kann Versorgungsprodukte („Achten Sie auf ökologisch produzierte Waren beim Einkauf in diesem Ort?“) ebenso betreffen wie die Energienutzung („Nutzen Sie zur Stromversorgung an diesem Ort einen ökologisch produzierenden Anbieter?“). Die Antwortkategorien waren hier stets dichotom mit „Ja“ und „Nein“ skaliert. Schließlich verspricht die Nutzung lokaler, überregionaler bzw. nationaler Medien Einblicke in die Bedeutung des Konsums für lokale Infrastrukturen. Hierfür wurde das Beispiel des Zeitungslesens aufgegriffen: „Welche Medien nutzen Sie, wenn Sie sich an diesem Ort aufhalten? Bezogen auf Zeitung und Radiosender, je: (1) nutze ich nicht; (2) lokal/regional; (3) überregional/national; (4) international.“ Tabelle 1 zeigt die Häufigkeiten des Konsums über alle vier Vergleichsgruppen.

Erwartungsgemäß haben „Locals“ bereits am häufigsten eine größere Investition an einem Ort vorgenommen, etwa den Bau eines Hauses. Keine einzige mobile Gruppe erreicht hier den Wert von etwa einem Drittel. Hinzu kommen offenbar Einflüsse der Partnerschaft und beruflichen Etablierung, sodass etwa bei „Single Shuttles“ solche Investitionen am Arbeitsort im kaum nennenswerten Umfang berichtet werden. Konsistenterweise ist die Orientierung auf spezifisch lokale Produkte bei den „Locals“ ebenfalls am größten. Eine große Mehrheit bevorzugt lokale Produkte und liest auch die lokale Zeitung. Jedoch zeichnet sich ab, dass sowohl die „Single Shuttles“ als auch die „Coupled Shuttles“ ebenfalls sehr lokal an ihren Primärorten konsumieren und teilweise ähnliche Häufigkeiten bei den lokalen Produkten und auch beim Zeitungslesen erreichen wie die Lokalen. Dagegen werden lokale Produkte am Arbeitsort seltener bevorzugt gekauft und auch lokale Zeitungen werden dort seltener gelesen. Beim komplementären Konsum zeichnet sich jedoch kein klares Muster ab; je ein Drittel der Befragten favorisiert an beiden Orten auch Produkte des je anderen Ortes. Im Vergleich zu den beiden Shuttlegruppen unterscheiden sich die Werte bei den Personen

in Fernbeziehung deutlich. Sowohl größere Investitionen als auch alltäglicher Konsum fallen an beiden Orten sehr ausgeglichen aus. Diese Multilokalitätsform ist durch das gegenseitige Besuchen an zwei gleichrangigen Wohnsitzen gekennzeichnet, was sich auch im Konsum und im Zeitunglesen niederschlägt. Der Kauf ökologischer Produkte und die Nutzung von Ökostrom sind dagegen offenbar weitestgehend unabhängig vom jeweiligen Ort und der jeweiligen Multilokalitätsform, sondern basiert vermutlich eher auf grundsätzlichen Einstellungen und Überzeugungen.

	Single Shuttles		Coupled Shuttles		LATs		Locals
	Arbeits- ort	Primär- ort	Arbeits- ort	Primär- ort	Arbeits- ort	Partner- ort	ein Ort
<b>Investition</b>	3,9%	8,9%	3,6%	19,1%	12,1%	11,5%	30,8%
<b>Lokale Produkte</b>	42,2%	62,9%	48,8%	67,9%	58,1%	54,7%	72,5%
<b>Komplementäre Produkte</b>	29,9%	26,3%	35,4%	29,3%	33,3%	29,7%	—
<b>Lokale ökologische Produkte</b>	37,9%	40,8%	40,9%	50,5%	50,3%	44,3%	25,1%
<b>Ökostrom</b>	17,0%	18,8%	22,4%	28,6%	28,9%	20,8%	26,4%
<b>Zeitung</b>	29,1%		24,2%	45,9%	28,6%	32,8%	56,3%
<b>lokal/regional</b>	19,1%	55,3%	22,0%	14,3%	28,6%	31,6%	12,9%
<b>national</b>		9,4%					

Tab. 1: Häufigkeiten lokalen Konsums über Vergleichsgruppen / Quelle: Petzold 2013

Weitere Analysen machen zudem deutlich, dass neben der Multilokalitätsform auch bestimmte Merkmale der Multilokalität von nennenswerter Bedeutung für die Konsumformen sind (Petzold 2013; 2014). So sind insbesondere größere Investitionen stark von der Dauer und einer fehlenden Befristung der Multilokalität abhängig. Je länger Personen multilokal leben, und wenn Sie diese Lebensweise formal unbefristet gestalten, desto wahrscheinlicher investieren und konsumieren Sie auch am neu erschlossenen Ort lokal. Eine herausragende Bedingung lokal orientierten Konsums ist zudem die soziale Einbettung der Akteure, das Merkmal also, wie viele andere, für die betreffende Person wichtige Personen am Ort leben.

### 3 Relevanz lokalen Konsums bei Multilokalität

Im Hinblick auf die Kontroverse, ob Mobilität und Multilokalität zu einer Schwächung oder Stärkung des Lokalen führt, lassen sich auf der Basis der Daten folgende Überlegungen anstellen: Multilokalität geht offenbar keineswegs mit der Schwächung lokal orientierten Konsums einher. Allenfalls große Investitionen wie der Bau eines Hauses oder die Gründung eines Unternehmens kommen an den Einzelorten seltener bei Multilokalen vor als bei Lokalen. Betrachtet man jedoch die Summe an den einzelnen Orten, sind die Investitionen dennoch von raumprägender Relevanz. Insbesondere der Konsum lokaler Produkte sowie das Lesen der lokalen Zeitung sind bei Shuttles stark am Primärort und erkennbar schwächer am Arbeitsort ausgeprägt. Hier schlägt sich die definitionsgemäße Hierarchie der Orte nieder. Dagegen zeigen diese lokalen Konsumformen bei den LATs kaum Unterschiede zwischen den Orten. Es ist demnach maßgeblich für lokalen Konsum bei Multilokalen, welche Form der Mehrfachverortung sie betreiben. Haben die Orte allein die Funktion des gemeinsamen Familienwohnsitzes und des Arbeitsortes oder handelt es sich um den Standort je eines eigenständig wohnenden Partners? Der Konsum ökologischer Produkte und die Nutzung von Ökostrom unterscheiden sich kaum zwischen den Orten. Hier kann ein starker Einfluss grundlegender Überzeugungen, Weltbilder und Lebensstile angenommen werden. Ganz allgemein ist demnach von Belang, welche Form von Multilokalität betrieben bzw. untersucht wird.

Für Fragen der Raumplanung und -entwicklung sollte daher ein verstärktes Augenmerk auf kostenintensive Konsumformen gelegt werden, da hier die größten Differenzen zwischen lokalen und multilokalen Bewohnern zu erwarten sind und gleichzeitig die größte raumbezogene Relevanz vorliegt. Lokale Unterschiede im alltäglichen Konsum von Versorgungsgütern und Medien sind nur bei Shuttles beobachtbar, wobei hier die räumlichen Effekte geringer ausfallen sollten. Obwohl gerade ökologischer Konsum besonders wichtig für Fragen der Raumentwicklung sein dürfte, ist hier die mobile Lebensweise an sich offenbar kaum von Belang, sodass diese Gruppe sich ähnlich wie lokale Gruppen verhalten dürfte.

Es bleibt abschließend zu hoffen, dass nicht nur eine bevölkerungsrepräsentative Erfassung multilokaler Lebensformen entwickelt wird, sondern dass auch eine empirisch fundierte Beschreibung des Wandels von Ortschaften und Regionen vorgenommen wird. Denn das Problem der Verknüpfung der individuellen lokalen Verhaltensweisen und der Ebene der Orte muss hier schon allein deshalb spekulativ bleiben, weil belastbare empirische Daten zum mobilitätsbedingten Wandel von Orten und Regionen leider weitestgehend fehlen.

---

#### Literatur

- Case, D. (1996): Contributions of journeys away to the definition of home: An empirical study of a dialectical process. In: *Journal of Environmental Psychology* 16 (1), 1-15.
- Koch, A. (2008): Phänomene der Armut und Exklusion bei multilokalen Lebensformen. In: *Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft* 150, 209-228.
- Petzold, K. (2013): Multilokalität als Handlungssituation. Lokale Identifikation, Kosmopolitismus und lokales Handeln unter Mobilitätsbedingungen. Wiesbaden.

- Petzold, K. (2014): Local Investment and Local Everyday Consumption. An Empirical Comparison Between Locals and Multi-Locals. In: Hamman, P.; Blanc, M.; Duchêne-Lacroix, C.; Freytag, T.; Kramer, C. (Hrsg.): Les mobilités résidentielles à l'aune de la multilocalité. Strasbourg, 189-212.
- Putnam, R. D. (1995): Bowling alone: America's declining social capital. In: Journal of Democracy 6 (1), 65-78.
- Sennett, R. (1998): Der flexible Mensch. Die Kultur des neuen Kapitalismus. Berlin.
- Van der Land, M. (1998): Myths of mobility: On the geography of work and leisure among Rotterdam's new middle class. In: Journal of Housing and the Built Environment 13 (2), 117-135.

---

## Autor

*Knut Petzold (\*1979), Prof. Dr., ist Soziologe und Professor für Methoden der empirischen Sozialforschung an der Hochschule Zittau/Görlitz. Er führte Forschungsprojekte zu beruflicher Mobilität und Multilokalität an der TU Chemnitz (2006–2008), an der Europa-Universität Viadrina Frankfurt/Oder (2008–2011) und an der Universität Siegen (2011–2013) durch und wurde 2011 an der Universität Leipzig promoviert. Er arbeitete außerdem am Lehrstuhl für Soziologie/Stadt & Region der Ruhr-Universität Bochum (2017–2020) und habilitierte sich 2019 an der KU Eichstätt-Ingolstadt. Seine Forschungsschwerpunkte liegen im Bereich der empirischen Sozialforschung und der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung.*